Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4270**

17. Wahlperiode 16. 12. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4035 –

Überprüfung des Bedarfsplans Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bedarfsplan Schiene enthält rund 80 Bedarfsplanmaßnahmen. Davon wurden bei der jetzt vorgelegten Bedarfsplanüberprüfung 38 Vorhaben überprüft, von denen 29 Projekte, teilweise mit optimiertem Projektzuschnitt, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mehr als 1,0 aufweisen, während neun Projekte als unwirtschaftliche Vorhaben klassifiziert wurden, da sie unter diesem NKV-Wert blieben.

1. Welche Gesamtinvestitionskosten und welche noch zu finanzierenden Kosten der im Bezugsfall B0 aufgeführten 25 bereits realisierten oder im Bau befindlichen Maßnahmen (Anlage 4 zum Bericht über die Bedarfsplanüberprüfung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS, obere Abbildung) verzeichnen diese Maßnahmen insgesamt und einzeln pro Maßnahme (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

2. Für wann ist bei den vorgenannten Maßnahmen jeweils die Inbetriebnahme nach derzeitigen Planungen vorgesehen?

3. Welche Gesamtinvestitionskosten und welche noch zu finanzierenden Kosten der aufgeführten 13 im Vorlauf auf die Bedarfsplanüberprüfung bewerteten und im Bezugsfall B0 berücksichtigten Einzelmaßnahmen (Anlage 4 zum Bericht über die Bedarfsplanüberprüfung des BMVBS, untere Abbildung) verzeichnen diese Maßnahmen insgesamt und einzeln pro Maßnahme (tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

4. Für wann ist bei den vorgenannten Maßnahmen jeweils die Inbetriebnahme nach derzeitigen Planungen vorgesehen?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der erfragten Informationen wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) verwiesen. Der Ver-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Dezember 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kehrsinvestitionsbericht 2010 wird derzeit erstellt und soll im Frühjahr 2011 dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

5. Wann und mit welchem Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden diese 13 Maßnahmen im Vorlauf zur Bedarfsplanüberprüfung überprüft (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

Bedarfsplanmaßnahme	NKV	Untersuchung
ABS Stelle–Lüneburg	3,8	Januar 2009
ABS Berlin–Dresden	2,9	April 2010
ABS Leipzig–Dresden	4,2	April 2010
ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ	1,7	April 2010
ABS Knappenrode–Horka	11,1	April 2010
ABS München–Lindau–Grenze D/A	1,9 bis 2,0[1]	Juli 2006
ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A	2,2 bis 2,6[1]	Juli 2006
ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	1,3	März 2007
ABS (Berlin–)Angermünde–Stettin	1,9	November 2005
Knoten Hamburg	17,0	Mai 2009
Knoten Bremen	9,2[2]	November 2005
Ausbaumaßnahmen für den RRX inkl. ABS Düsseldorf–Duisburg	1,5	Oktober 2006

1 variantenabhängig
2 NKV 7,7 mit Tiefwasserhafen

Die Ausbaustrecke (ABS) Hamburg–Öresundregion (Anbindung Feste Fehmarnbeltquerung) wurde als realisiert unterstellt, aber dennoch in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich bewertet.

6. Warum wurde für diese 13 Maßnahmen eine Überprüfung im Vorlauf zur Bedarfsplanüberprüfung angeordnet, wer hat dies veranlasst, und welche Gutachter sind mit der Überprüfung jeweils beauftragt worden?

Alle Maßnahmen wurden auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) untersucht.

Die Überprüfung der ABS Stelle–Lüneburg, ABS Berlin–Dresden, ABS Leipzig–Dresden, ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ sowie der ABS Knappenrode–Horka war Voraussetzung für die Beantragung von Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Die Bewertungen wurden durch die Gutachter Intraplan Consult GmbH, München (ITP) und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Freiburg (BVU) durchgeführt.

Die ABS München–Lindau–Grenze D/A, die ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A sowie die ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH wurden wie in der „deutsch-schweizerischen Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz" festgelegt. Die Bewertungen wurden von der ITP und der BVU durchgeführt. An der Untersuchung der ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH war zusätzlich die SMA und Partner AG, Zürich (SMA) beteiligt.

Bei den Untersuchungen zu den Knoten Hamburg und Bremen sowie zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) handelt es sich um die gesamtwirtschaftliche Bewertung von Projekten der Sammelposition Knoten aus dem Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. September 2004.

Die Bewertung zum Knoten Bremen wurde durch die BVU durchgeführt. An den Untersuchungen zum Knoten Hamburg und zum RRX waren zusätzlich die SMA und die ITP beteiligt.

7. Wann und in welcher Form sind der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jeweils über die Ergebnisse dieser Überprüfung informiert worden?

Eine Unterrichtung der Ausschüsse des Deutschen Bundestages ist nicht erfolgt und war auch nicht erforderlich.

8. Welche Finanzierungsvereinbarungen sind für die noch im Bau befindlichen Maßnahmen des Bezugsfalls B0 bereits geschlossen worden, in welcher Höhe müssten Finanzierungsvereinbarungen zur vollständigen Finanzierung dieser Projekte geschlossen werden, und in welchem Zeitraum sollen diese Finanzierungsvereinbarungen nach gegenwärtigem Stand geschlossen werden (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

9. Welche Finanzierungsvereinbarungen sind für die im Vorlauf auf die Bedarfsplanüberprüfung bewerteten und im Bezugsfall B0 berücksichtigten Einzelmaßnahmen bereits geschlossen worden, in welcher Höhe müssten Finanzierungsvereinbarungen zur vollständigen Finanzierung dieser Projekte geschlossen werden, und in welchem Zeitraum sollen diese Finanzierungsvereinbarungen nach gegenwärtigem Stand geschlossen werden (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

10. Welche Finanzierungsvereinbarungen sind für die 29 überprüften Bedarfsplanmaßnahmen bereits geschlossen worden, in welcher Höhe müssten Finanzierungsvereinbarungen zur vollständigen Finanzierung dieser Projekte geschlossen werden, und in welchem Zeitraum sollen diese Finanzierungsvereinbarungen nach gegenwärtigem Stand geschlossen werden (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

11. Für wann ist bei den vorgenannten 29 Maßnahmen jeweils die Inbetriebnahme nach derzeitigen Planungen vorgesehen?

Als Antwort zu den Fragen 8 bis 11, die in einem Sachzusammenhang stehen, wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 und 17 verwiesen.

12. Für welche der noch nicht begonnenen Bedarfsplanvorhaben gibt es bestehende Rechtsverpflichtungen, und welcher Art sind diese Verpflichtungen jeweils?

Eine Rechtsverpflichtung mit Realisierungstermin gibt es für die Elektrifizierung Lübeck–Puttgarden und den späteren zweigleisigen Ausbau der Strecke aus dem „Gesetz zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“. Darüber hinaus gibt es weitere Vereinbarungen mit Nachbarländern, allerdings ohne Verpflichtung auf einen konkreten Realisierungstermin.

13. In welchem finanziellen Umfang und für welche Projekte müssten Finanzierungsvereinbarungen noch geschlossen werden, um laufende Projekte und Projekte mit Rechtsverpflichtung, deren Fertigstellung bis 2020 angekündigt worden ist, bis 2020, gegebenenfalls mit Nachfinanzierungen in den Folgejahren, abzufinanzieren?

Die derzeit laufenden Projekte und Projektteile sind im hierfür notwendigen Umfang bereits mit entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen unterlegt. Für

die Rechtsverpflichtung zur Anbindung der Fehmarnbeltquerung (erste Ausbaustufe) dürfte nach derzeitigem Kenntnisstand der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit einem Volumen von rund 600 Mio. Euro in den Jahren 2016 bis 2020 erforderlich sein.

14. Welche internationalen Projekte des Bundesverkehrswegeplans mit welchen Rechtsverpflichtungen gibt es derzeit, wie hoch sind die geschätzten Bau- und Planungskosten jeweils, und wann ist eine Inbetriebnahme nach den derzeitigen Planungen vorgesehen (bitte tabellarische Aufstellung nach Einzelmaßnahmen)?

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (nicht identisch mit Bundesverkehrswegeplan) sind insgesamt elf internationale Projekte enthalten.

Internationales Projekt des Bedarfsplans Schiene		Rechtsverpflichtungen	Kosten	vsl. Inbetriebnahme
1	ABS Hamburg–Öresundregion	siehe Antwort zu Frage 12	817 Mio. Euro (1. u. 2. Ausbaustufe)	vsl. 2020
2	ABS Berlin–Angermünde–Grenze D/PL(–Stettin (Szczecin))	bisher keine Vereinbarung; Verhandlungen mit Polen laufen	104 Mio. Euro	offen
3	ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien) (2. Baustufe)	Für diese Maßnahme gibt es keine Absprachen mit Nachbarländern. Die Maßnahme wurde in der Bedarfsplanüberprüfung nicht bewertet. Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkt sind offen.		
4	ABS Berlin–Rostock(–Skandinavien) (2. Baustufe)	Für diese Maßnahme gibt es keine Absprachen mit Nachbarländern. Die Maßnahme wurde in der Bedarfsplanüberprüfung nicht bewertet. Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkt sind offen.		
5	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A	–	2 630 Mio. Euro	offen
6	ABS Nürnberg–Passau–Grenze D/A	Mit Österreich gibt es eine Vereinbarung zum stufenweisen Ausbau des Donaukorridors. Zzt. gibt es keine Absprachen zum konkreten Ausbau der Strecke. Die Maßnahme wurde in der Bedarfsplanüberprüfung nicht bewertet. Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkt sind offen.		
7	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe)	siehe Antwort zu Frage 6	140 Mio. Euro (Elektrifizierung)	offen
8	ABS/NBS (Roermond–)Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)	–	150 Mio. Euro (historische Trasse)	offen
9	ABS Grenze–D/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)	Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten des Königreichs der Niederlande über die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Personenverkehrs	Die deutsch-niederländische Vereinbarung umfasst die 1. und die 2. Baustufe. Für die 2. Baustufe sind Kosten und Inbetriebnahme offen	
10	ABS München–Mühldorf –Freilassing–Grenze D/A einschl. Abzweig Tüßling–Burghausen (3. Baustufe)	Ressortvereinbarung vom 10. Juli 2007 zum dreigleisigen Ausbau Freilassing–Salzburg	37 Mio. Euro	vsl. 12/2015
11	ABS (Berlin–)Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	Für diese Maßnahme gibt es keine Absprachen mit Nachbarländern. Die Maßnahme wurde 2008 untersucht und erzielte keine positive Bewertung (NKV: 0,7) und wird deshalb nicht weiter verfolgt.		

15. Welcher Finanzierungsspielraum für den Neubeginn von Bedarfsplanprojekten ohne bestehende Rechtsverpflichtung besteht in den Jahren 2011 bis 2020 unter der Annahme von jährlich 1,1 bis 1,2 Mrd. Euro Bedarfsplanmitteln und der Berücksichtigung bereits geschlossener Finanzierungsvereinbarungen?

16. Wie würde sich der Finanzierungsspielraum für neue Projekte einschränken, wenn die Projektrealisierung bis 2020 jährlich um 2,6 Prozent teurer würde, so wie es ausweislich des Berichts zur Bedarfsplanüberprüfung seit Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans der Fall war?

Die Fragen 15 und 16 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Investitionslinie für die Schienenwege des Bundes im Rahmen der Finanzplanung bis 2014 bietet außerhalb der Umsetzung der bestehenden Rechtsverpflichtungen nur begrenzte Spielräume für den Neubeginn von Bedarfsplanmaßnahmen. Die jährlich hierfür zur Verfügung stehenden Mittel schwanken in Abhängigkeit von der tatsächlichen Entwicklung der Kosten und dem Baufortschritt der laufenden Vorhaben.

17. Mit welchen Baubeginnen von Bedarfsplanmaßnahmen, die noch nicht im Bau sind, rechnet das BMVBS in der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans bis 2015?

Vom BMVBS ist die Prüfung, welche Projekte im Rahmen der in der mittelfristigen Finanzplanung zur Verfügung stehenden Mittel umgesetzt werden können, noch nicht abgeschlossen. Erst nach Abschluss dieser Prüfung ist eine Aussage zu den künftigen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene möglich.

18. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der in dem Bericht zur Bedarfsplanüberprüfung getroffenen Feststellung, dass „der bundesseitigen Schieneninfrastrukturfinanzierung ein hinreichender Ansatz für die DB Netz AG [fehlt], Bedarfsplanprojekte möglichst kosteneffizient durchzuführen“?

Für Investitionen in das Bestandsnetz existiert ein Anreizsystem zu effizientem Mitteleinsatz durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Für Investitionen in Bedarfsplanmaßnahmen gibt es mit dem Eisenbahn-Bundesamt eine Kontrollinstanz für die wirtschaftliche Ausreichung und Verwendung von Bundesmitteln für Schieneninfrastrukturinvestitionen durch die Deutsche Bahn AG.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333